

# **TESIS**

## **PENERAPAN ANDALALIN PADA PEMBANGUNAN PERUMAHAN DI KOTA MALANG DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Derajat Gelar S-2  
Program Studi Magister Ilmu Hukum**



**Oleh :**

**MUHAMMAD FADLI AMRI**

**NIM : 201420380211028**

**DIREKTORAT PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG  
2018**

**PENERAPAN ANDALALIN PADA PEMBANGUNAN  
PERUMAHAN DI KOTA MALANG DALAM PERSPEKTIF  
HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN DIKAITKAN  
DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN  
ANGKUTAN JALAN**

Diajukan oleh :

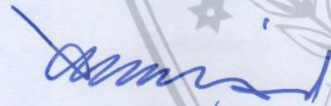
**MUHAMMAD FADLI AMRI**

**201420380211028**

Telah disetujui

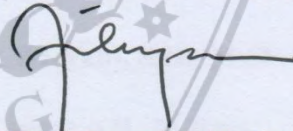
Pada hari/tanggal, Selasa/ 30 Oktober 2018

Pembimbing Utama



**Mokh. Najih, S.H., M.Hum., Ph.D.**

Pembimbing Pendamping



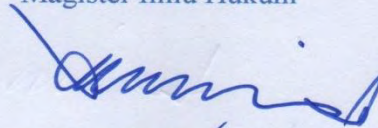
**Fifik Wiryani, S.H., M.Si., M.Hum.**

Direktur  
Program Pascasarjana



**Akhsanul Karim, Ph.D**

Ketua Program Studi  
Magister Ilmu Hukum



**Mokh. Najih, S.H., M.Hum., Ph.D**

# TESIS

Dipersiapkan dan disusun oleh :

**MUHAMMAD FADLI AMRI**  
**201420380211028**

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
pada hari/tanggal, Selasa/ 30 Oktober 2018  
dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai kelengkapan  
memperoleh gelar Magister/Profesi di Program Pascasarjana  
Universitas Muhammadiyah Malang

## SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Ketua : Mokh. Najih, S.H., M.Hum., Ph.D.

Sekretaris : Fifik Wiryani, S.H., M.Si., M.Hum

Penguji I : Dr. Tongat, S.H., M.Hum.

Penguji II : Dr. Haris, S.H., M.Hum.



## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya

Nama : **MUHAMMAD FADLI AMRI**

NIM : **201420380211028**

Program Studi : **Magister Ilmu Hukum**

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa :

1. Tesis dengan judul : **PENERAPAN ANDALALIN PADA PEMBANGUNAN PERUMAHAN DI KOTA MALANG DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**. Adalah hasil Karya saya dan dalam tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis dan diterbitkan oleh orang lain, baik sebagian ataupun keseluruhan, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.
2. Apabila ternyata didalam naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur **PLAGIASI**, saya bersedia Tesis ini **DIGUGURKAN** dan **GELAR AKADEMIK YANG TELAH SAYA PEROLEH DIBATALKAN**, serta diproses sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
3. Tesis ini dapat dijadikan sumber pustaka yang merupakan **HAK BEBAS ROYALTY NON EKSKLUSIF**.

Demikian Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya

Malang, 21 Oktober 2018



MUHAMMAD FADLI AMRI

## PRAKATA

Puji syukur Alhamdulillah kami ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, ALLAH SWT atas berkat rahmat dan limpahan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan baik dan tepat waktu. tesis ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Hukum di Universitas Muhamadiyah Malang.

Pada skripsi ini, penulis mengambil judul **“PENERAPAN ANDALALIN PADA PEMBANGUNAN PERUMAHAN DI KOTA MALANG DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”**. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna karena terbatasnya pengetahuan dan kemampuan penulis dalam menuangkan hasil penelitian yang diperoleh dengan sebaik-baiknya.

Selanjutnya dalam menyelesaikan tesis ini, penulis banyak mendapat dukungan, bimbingan dan arahan, serta kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. H. Fauzan, M.Pd selaku Rektor Universitas Muhamadiyah Malang yang telah memberikan kesempatan dan dukungan moril kepada penulis dalam menjalankan perkuliahan di UMM Malang.
2. Mokhammad Najih, S.H., M.Hum Ph.D. sebagai dosen pembimbing yang senantiasa meluangkan waktunya selama memberikan arahan kepada penulis, hingga pada akhirnya penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
3. Para Dosen dan staf pengajar di Universitas Muhammadiyah Malang yang telah membekali penulis dengan berbagai Ilmu Hukum selama mengikuti perkuliahan..

4. Jajaran Korlantas Mabes Polri hingga Polres Malang Kota serta Orang tuaku Bpk Mudanam dan Ibu Rukayah dan adek-adekku Lutfi dan Tina atas dukungan, motivasi dan doanya yang selalu mengiringi dalam perjalanan hidup penulis.

Dan juga seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan dalam kesempatan ini yang telah memberikan dukungan moril sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

Demikian ucapan syukur, harapan dan terima kasih yang penulis sampaikan sebagai pengantar, akhirnya penulis berharap semoga karya ilmiah yang sederhana ini dapat dijadikan sebagai sumbangan pemikiran yang berguna terhadap pelaksanaan tugas kepolisian di masa yang akan datang dan penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan tulisan ini di masa yang akan datang.

Jakarta, 21 Oktober 2018

**Penulis**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
SURAT PERNYATAAN .....	iii
PRAKATA .....	iv
DAFTAR ISI .....	v
DAFTAR TABEL .....	vi
ABSTRAK .....	vii
ABSTRACT .....	viii
PENDAHULUAN .....	1
RUMUSAN MASALAH.....	3
METODOLOGI.....	4
HASIL PENELITIAN .....	6
PENUTUP.....	29
DAFTAR PUSTAKA.....	33

## DAFTAR TABEL

TABEL	Halaman
Data Kependudukan Tahun 2013 s/d 2017 di Kota Malang.....	8
Panjang Jalan Berdasarkan Kelas Jalan.....	8
Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Kota Malang Tahun 2013-2017.....	9
Perbandingan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang Tahun 2016-2017.....	10





## ABSTRAK

Amri, Muhammad Fadli. 2018. *Penerapan Andalalin Pada Pembangunan Perumahan Di Kota Malang Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen Dikaitkan Dengan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Tesis, Magister Hukum: (1) Mokh. Najih, S.H., M.Hum., Ph.D (2) Fifik Wiryani, S.H., M.Si., M.Hum

Pemerintah saat ini telah menggulirkan beberapa paket kebijakan ekonomi yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, hingga saat ini paket kebijakan tersebut telah memasuki paket kebijakan ekonomi jilid ke-13. Analisis Dampak Lalu Lintas merupakan salah satu bentuk dari manajemen dan rekayasa lalu lintas, hal ini merupakan kewajiban dalam setiap rencana pembangunan permukiman, infrastruktur dan pusat kegiatan yang dapat menimbulkan kemacetan.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian normative yuridis. Pemilihan metode ini dilakukan untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab permasalahan hukum yang dihadapi, yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Andalalin merupakan produk hukum yang dihasilkan oleh pemerintah dalam rangka melindungi warganya dari dampak negatif kemacetan. Dalam pemenuhan dokumen andalalin ini masih banyak pengembang yang mengabaikan dan menganggap dokumen tersebut bukan merupakan hal yang penting.

Berdasarkan hasil analisis data, terungkap bahwa peneliti menyimpulkan ada beberapa hasil penelitian. Gambaran kota Malang (1) Kota Malang Merupakan Kota Terbesar Kedua Di Jawa Timur, Dan (2) Kondisi Jalan Di Kota Malang Sangat Baik. Penerapan Andalalin (1) Hak-Hak Penghuni Perumahan Dalam Perspektif Undang-Undang Perumahan. Hak Hak Pengguna Jalan (1) Menempati, Menikmati, Dan/Atau Memiliki/Memperoleh Rumah Yang Layak Dalam Lingkungan Yang Sehat, Aman, Serasi, Dan Teratur (2) Memperoleh Informasi Yang Berkaitan Dengan Penyelenggaraan Perumahan Dan Kawasan Permukiman. Resiko Yang Diperoleh (1) Dapat Terjadi Kecelakaan (2) Gangguan Kesehatan (Polusi Udara) (3) Gangguan Ketidaknyamanan (Bising). Bentuk Perlindungan Yang Didapat (1) Perlindungan Konsumen Di Dalam Ranah Hukum Publik Dan Hukum Privat (2) Ganti Rugi Sebagai Kompensasi Atas Terjadinya Pelanggaran Konsumen. (3) Ganti Rugi Berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata (PMH) (4) Ganti Rugi Berdasarkan UUPK.

### **Kata kunci : Andalalin,**

Pembimbing 1,

Peneliti,

Mokh. Najih S.H., M.Hum., Ph.D

Muhammad Fadli Amri

## ABSTRACT

Amri, Muhammad Fadli. 2018. *The Implementation of Andalalin in Housing Development in Malang in the Consumer Protection Legal Perspective Associated with Road Traffic and Transportation Law*. Thesis, Mater of Law: (1) Mokh. Najih, S.H., M.Hum., Ph.D (2) Fifik Wiryani, S.H., M.Si., M.Hum.

The current government has rolled out several economic policy packages aimed to improve people's standard of living. Thus far, the policy package has entered the 13th volume of economic policy package. Analysis of Traffic Impacts is one of management and traffic form. This is an obligation in every settlement development plan, infrastructure and central activities that can generate congestion.

In this study, the researcher is using normative juridical research methods. This research methods are conducted to find legal rules, legal principles, or legal doctrines in order to answer the facing problem, which is done by examining library materials or secondary data. Andalalin is a legal product which produced by the government in order to protect its citizens from the negative impacts of congestion. In fulfilling this Andalalin document there are still many developers who ignore and consider the document is not important.

Based on the results of data analysis, it was revealed that the researchers concluded that there were several research results. Picture of Malang (1) Malang Is the Second Largest City in East Java, and (2) The Condition of Roads in Malang is very good. Implementation of Andalalin (1) Housing Involvement Rights in the Housing Law Perspective. Rights of the Road User (1) Occupy, Enjoy, and / or Have / Obtain a Home that is Eligible in a Healthy, Safe, Compatible and Regular Environment (2) Obtain Information Related to the Organization of Housing and Settlement Areas. Risks that is Obtained (1) Accidents May Occur (2) Health problems (Air Pollution) (3) Discomfort problems (Noise). Form of Protection which is obtained (1) Consumer Protection in the Field of Public Law and Private Law (2) Compensation as a Consumer Violation. (3) Compensation based on Article 1365 of the Code of Civil Law (PMH) Perdata (PMH) (4) Compensation based on UUPK.

Keyword: Andalin

Advisor 1,

Researcher,

Mokh. Najih S.H M.Hum Ph.D

Muhammad Fadli Amri

## PENDAHULUAN

Pemerintah saat ini telah menggulirkan beberapa paket kebijakan ekonomi yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, hingga saat ini paket kebijakan tersebut telah memasuki paket kebijakan ekonomi jilid ke-13. Harapan besar muncul di kalangan masyarakat akan keberhasilan paket kebijakan yang digulirkan pemerintah yaitu adanya kemajuan di bidang ekonomi, kemajuan ini dapat dilihat dari pembangunan ekonomi yang semakin hari semakin menunjukkan peningkatan. Pembangunan sendiri dijelaskan yaitu sebuah kapasitas ekonomi dalam negeri dimana kondisi ekonomi terdahulu cenderung stagnan/jalan di tempat, lalu berproduksi, berkembang dan menunjang peningkatan tiap tahun produk nasional kotornya (Todaro dalam "*Pembangunan Ekonomi di Dunia ketiga*" hal 121). Pemahaman ini telah menjadi acuan bagi beberapa kalangan dalam rangka menyusun indikator untuk mengetahui kemajuan pembangunan. Pembangunan ekonomi memiliki pengertian sebagai usaha yang memiliki tujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, menciptakan lapangan kerja, pemeratakan pendapatan, dan meningkatkan perekonomian regional.

Beberapa indikator dapat dirasakan sebagai tanda keberhasilan pembangunan ekonomi, salah satunya adalah terpenuhinya lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Lapangan pekerjaan yang menjanjikan akan memiliki daya tarik tersendiri dan membuat masyarakat berlomba-lomba untuk mendapatkan pekerjaan tersebut, kriteria mendasar yang masyarakat inginkan adalah terpenuhinya kebutuhan harian hingga bulanan. Saat ini banyak sekali pembangunan perumahan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan para pekerja tersebut, perumahan dari harga terendah hingga perumahan dengan harga yang sangat tinggi, tentunya perbedaan kelas harga tersebut berpengaruh kepada tingkat keamanan dan kenyamanan perumahan yang mereka tempati.

Saat ini perkembangan permukiman meningkat pesat di wilayah perkotaan, hal ini tentunya akan menimbulkan beberapa permasalahan dan hambatan, diantara permasalahan yang berkembang adalah 1) meningkatnya harga lahan yang diperlukan untuk membangun tempat tinggal sehingga berdampak kepada menjamurnya tempat tinggal kumuh yang dihuni warga kelas bawah; 2) pengembang yang tidak memperhatikan peraturan akan berdampak kepada perumahan yang tidak sehat dan memberikan akses negatif kepada warga penghuni perumahan maupun disekitar perumahan tersebut; 3) pengalokasian tanah dan ruang yang kurang tepat akan berpengaruh kepada tata ruang sehingga berimplikasi pada kesehatan dan keberlangsungan lingkungan ekologis; 4) meningkatnya kriminalitas yang diakibatkan susahny orang mencari tempat tinggal yang layak; 5) banyaknya lahan hijau yang beralih fungsi menjadi lahan hunian sehingga dapat menimbulkan bencana akibat tidak seimbangnya alam dan kebutuhan manusia.

Hal ini dapat diartikan bahwa untuk setiap perubahan di lapangan maka akan mengakibatkan pula perubahan di dalam sistem lalu lintasnya. Dengan adanya Analisis Dampak Lalu Lintas maka dapat diperhitungkan berapa besar bangkitan perjalanan baru yang memerlukan rekayasa lalu lintas dan manajemen lalu lintas untuk mengatasi dampaknya. Analisis Dampak Lalu Lintas merupakan salah satu bentuk dari manajemen dan rekayasa lalu lintas, hal ini merupakan kewajiban dalam setiap rencana pembangunan permukiman, infrastruktur dan pusat kegiatan yang dapat menimbulkan kemacetan. Analisis Dampak Lalu Lintas setidaknya berisi tentang :

- a. Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
- b. Simulasi kerja lalu lintas dengan dan tanpa pengembangan;
- c. Tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
- d. Analisis bangkitan dan tarikan lalu lintas dan angkutan jalan, dan



- e. Rencana pemantauan dan evaluasi.

## RUMUSAN MASALAH

Perumusan masalah yang hendak penulis bahas agar pembahasannya tidak terlalu luas dan menyimpang, yaitu : *Pertama*, Bagaimanakah gambaran umum kota Malang. *Kedua*, Bagaimanakah penerapan Andalalin dalam pembangunan perumahan di Kota Malang. *Ketiga*, Apa hak-hak penghuni perumahan sebagai pengguna jalan dan resiko apakah yang muncul akibat pembangunan sebuah komplek perumahan yang tidak sesuai Andalalin. *Keempat*, Bagaimanakah bentuk perlindungan hukum terhadap masyarakat penghuni perumahan sebagai pengguna jalan yang mengalami kerugian akibat pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan dokumen Andalalin.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: *Pertama*, Untuk mengetahui gambaran umum Kota Malang. *Kedua*, untuk mengetahui bagaimana penerapan Andalalin dalam pembangunan perumahan di Kota Malang. *Ketiga*, untuk mengetahui hak-hak penghuni perumahan sebagai pengguna jalan dan resiko apakah yang muncul akibat pembangunan sebuah komplek perumahan yang tidak sesuai Andalalin. *Keempat*, untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum terhadap masyarakat penghuni perumahan sebagai pengguna jalan yang mengalami kerugian akibat pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan dokumen Andalalin.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian normative yuridis. Pemilihan metode ini dilakukan untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab permasalahan hukum yang dihadapi, yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.

## METODOLOGI

Metode penelitian kualitatif menekankan pada kegiatan pendalaman suatu masalah dengan melihat permasalahan secara umum sehingga mendapatkan perspektif tertentu untuk menyelesaikan sebuah permasalahan. Metode penelitian ini menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yaitu dengan mengkaji masalah secara detail *casetocase* karena metodologi ini meyakini bahwa satu masalah akan berbeda dengan masalah yang lain apabila dilihat dari faktor dan karakteristik tertentu. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode *field research*, alasan penulis menggunakan metode ini adalah untuk memberikan gambaran yang utuh dan holistik tentang fenomena yang sedang terjadi dan faktor-faktor yang berpengaruh dalam proses pembuatan Andalalin guna mewujudkan kelancaran lalu lintas. Melalui metode penelitian tersebut, penulis mengharapkan dapat ditemukan penjelasan yang utuh tentang proses penerbitan penilaian dokumen Andalalin serta efektivitasnya guna mewujudkan kelancaran lalu lintas.

### 1. Sumber Data

Data adalah keterangan-keterangan mengenai satu atau beberapa masalah, bisa saja sesuatu yang diketahui atau masih berupa anggapan atau bahkan berupa suatu fakta yang dapat digambarkan melalui simbol, angka, kode, dan lain-lain. Data penelitian dapat diperoleh melalui instrumen wawancara, observasi, pengumpulan data maupun melalui kegiatan dokumentasi. Sumber data tersebut terbagi ke dalam dua bagian, yaitu sekunder dan primer dan dalam penelitian ini menggunakan sumber data/informasi sekunder dan primer. Sumber primer adalah sumber data yang langsung diperoleh dan dikumpulkan oleh peneliti sedangkan sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan namun melalui orang lain atau dokumen.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Merupakan kegiatan yang dilaksanakan peneliti untuk memperoleh gambaran yang utuh dan berkaitan dengan bagaimana cara mengumpulkan data yang berasal dari sumber informasi dan alat yang telah digunakan.

### **1. Wawancara**

Lexy J Moleong menterjemahkan bahwa wawancara adalah percakapan dengan tujuan tertentu. Percakapan tersebut menyangkut dua belah pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yaitu pihak yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (interviewed) pihak yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Dapat disimpulkan bahwa metode wawancara merupakan suatu metode yang dilakukan dengan jalan mengadakan komunikasi dengan sumber data melalui dialog secara lisan, langsung maupun tidak langsung.

### **2. Pengamatan (observasi)**

Kegiatan observasi merupakan serangkaian kegiatan mengamati dan mencatat dengan sistematis fenomena yang ingin diselidiki. Metode ini menurut Mardalis merupakan hasil perbuatan diri secara penuh perhatian dan aktif guna menyadari ada atau tidak ada suatu rangsangan tertentu yang diinginkan oleh peneliti, atau suatu studi yang secara sengaja dilakukan dengan sistematis tentang keadaan atau fenomena sosial dan gejala-gejala psikis dengan jalan mengamati dan mencatat. Data yang telah didapatkan akan dikumpulkan lalu kemudian di olah dan di analisa untuk disajikan.

### **3. Telaah dokumen**

Untuk memperoleh keyakinan lebih dari hasil wawancara dan pengamatan, penulis juga melakukan telaah dokumen sebagai dasar yang kuat berdasarkan hukum. Telaah dokumen tersebut penulis akan mempelajari laporan Unit Dikyas dalam pembuatan andalalin, refrensi buku dan undang-undang, hasil rapat forum lalu lintas,

keputusan hasil rapat forum lalu lintas sebelum dan sesudah pembangunan, dan sebagainya yang berkaitan dengan penerbitan Andalalin.

#### 4. Teknik analisis data

Analisis data merupakan sebuah kegiatan pengorganisasian dan pengurutan data ke dalam sebuah kategori, pola, dan satuan dasar sehingga dapat ditemukan tema dan rumusan hipotesis kerja seperti yang ditampilkan oleh data. Pengelolaan data merupakan tahap utama karena pada tahap ini data dimanfaatkan dan dikerjakan sedemikian rupa sehingga berhasil menampilkan fakta-fakta yang dibutuhkan dalam sebuah kegiatan penelitian.

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Situasi Umum Kota Malang**

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur. Terletak pada ketinggian antara 440-667 mdpl, serta 112,06 Bujur Timur dan 7,06-8,02 Lintang Selatan. Kota Malang memiliki luas 110,06 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari 5 wilayah Kecamatan dan 57 wilayah Kelurahan, 544 unit RW, 4.111 unit RT, dengan pembagian wilayah sebagai berikut :

- a. Kecamatan Klojen seluas 9,25 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 11 Kelurahan.
- b. Kecamatan Lowokwaru seluas 1.901,62 Ha, terdiri dari 12 Kelurahan.
- c. Kecamatan Blimbing seluas 21,65 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 11 Kelurahan.
- d. Kecamatan Sukun seluas 23,95 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 11 Kelurahan.
- e. Kecamatan Kedung Kandang seluas 40,19 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 12 Kelurahan.



## Gambar 2

### Peta Kota Malang



(Sumber : [wikipedia.org](http://wikipedia.org), 2018)

Kota Malang memiliki batas-batas wilayah, yaitu:

- Utara : Kecamatan Karangploso, Kecamatan Singosari (Kab. Malang).
- Timur : Kecamatan Dau (Kota Batu), Kecamatan Wagir (Kab. Malang).
- Selatan: Kecamatan Pakisaji, Kecamatan Tajinan (Kab. Malang).
- Barat : Kecamatan Pakis, Kecamatan Tumpang (Kab. Malang)

Terkait masalah demografi, jumlah penduduk di Kota Malang berdasarkan **sensus penduduk tahun 2017** yaitu sebesar **± 891.903 jiwa** tersebar di 5 Kecamatan yang ada di Kota Malang

**Tabel 1**

**Data kependudukan tahun 2013 s/d 2017 di Kota Malang**

NO	KECAMATAN	TAHUN				
		2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7
	KLOJEN	108.417	106.727	108.839	109.625	110.178
	BLIMBING	183.417	184.319	190.597	193.928	196.331
	LOWOKWARU	156.639	160.052	165.791	169.138	172.144
	KEDUNG KANDANG	186.486	190.681	198.312	203.352	207.549
	SUKUN	185.440	190.074	197.256	201.896	205.701
	JUMLAH	840.001	820.068	831.853	860.795	891.903

(Sumber : Inteijen Dasar Polres Malang Kota, 2018)

### **Komponen Jalan**

Jalan di Kota Malang adalah unsur utama dalam pembangunan kota, hal ini memiliki hubungan langsung perluasan jalan. Jalan itu sendiri memiliki peran masing-masing seperti Jalan arteri primer dan sekunder.

**Tabel 2**

**PANJANG JALAN BERDASARKAN KELAS JALAN**

	URAIAN	JUMLAH
	2	3

	Jalan Nasional	15.20 Km
	Jalan Provinsi	48.45 Km
	Jalan Kota	140.026 Km
	Jembatan di Kota Malang	9 buah
	Kodisi jembatan baik	8 buah
	Jalan tol / fly over jl. Achmad Yani Blimbing	1000 M
	Jalan tol / fly over jl. Kol. Sugiono	500 M

(Sumber: Dinas PU Bina Marga Kota Malang, 2018)

Kondisi jalan di Kota Malang sangat baik, hal ini dapat dilihat dari kondisi jalan yang menghubungkan antara desa dan kecamatan di Kota Malang. Permasalahan yang ada adalah kecenderungan terjadinya laka lantas di Kota Malang akibat kecepatan tinggi. Secara umum permasalahan sektor jalan kota di Kota Malang dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Permasalahan Keselamatan Jalan Raya

Keselamatan berfokus kepada beberapa lokasi yang berada dekat dengan pemukiman warga dan aktifitas tertentu seperti persimpangan yang tidak dilengkapi dengan alat pengatur lalu lintas serta jalan yang tidak memiliki kontur yang baik.

2. Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data yang ada, kecelakaan lalu lintas yang telah terjadi dalam kurun waktu tahun 2013- 2017 adalah sebagai berikut :

**Tabel 3**

**Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Kota Malang Tahun 2013-2017**

No.	Jenis Kecelakaan	Tahun Kejadian				
		2013	2014	2015	2016	2017
1.	Meninggal	70	61	102	83	63

2.	Luka Berat	5	4	8	0	0
3.	Luka Ringan	280	252	49	427	390
Total		355	317	159	356	318

(Sumber: Unit Laka Polres Malang Kota, 2018)

Lokasi rawan kecelakaan pada tahun tersebut yaitu terdapat pada ruas-ruas jalan utama yaitu di Jl. Kol. Sugiono, Malang sepanjang +/- 3 KM (KM 92-94), Jalan Arteri, status jalan Nasional.

### Gambar 3

#### Lokasi Blackspot Satlantas Polres Malang Kota



(sumber : Minops Satlantas Polres Malang Kota, 2018)

Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada ruas jalan tersebut yaitu :

**Tabel 4**

#### Perbandingan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang Tahun 2016-2017

DATA LANTAS	LAKA	TAHUN		ANGKA	%
		2016	2017		
1. Jumlah Kejadian		356	318	-38	-10,7



2. Korban MD	83	63	-20	-24,1
3. Korban LB	0	0	0	0
4. Korban LR	427	390	-37	-8,7
5. Kerugian Materiil	245,780,000	283,935,000	38,155,000	+12,52

(Sumber : Unit Laka Polres Malang Kota, 2018)

### 3. Kapasitas persimpangan

Kapasitas jalan merupakan salah satu faktor utama masalah yang sering dijumpai pada sebagian persimpangan utama yaitu pada persimpanganrawan tanpa lampu lalu lintas dan masih membutuhkan perbaikan lebih lanjut.Menjadi complicated ketika perlengkapan alat lampu lalu lintas sudah tidak berfungsi dan membutuhkan pergantian.

### 4. Jalan satu arah

*One way system* menyebabkan masyarakat harus memutar jauh jika hendak menuju suatu lokasi dan hal ini terkadang menyebabkan masyarakat melakukan pelanggaran dengan melawan arus lalu lintas.

### 5. Persimpangan rel kereta api

Kereta Api merupakan salah satu moda transportasi yang cukup di gemari di Pulau Jawa khususnya Kota Malang, namun hal ini menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas.

### 6. Akses ke terminal.

Permasalahan utama yang terjadi yaitu sering dijadikannya persimpangan untuk menampung kendaraan umum yang akan menaikkan dan menurunkan penumpang.

### 7. Parkir di badan jalan

Badan jalan sebenarnya lebih diprioritaskan untuk pejalan kaki namun terkadang digunakan untuk area parkir dimana hal ini berdampak kepada arus lalu lintas yang ada.

8. Dampak angkutan terhadap arus lalu lintas

Angkutan umum yang sering berhenti tanpa mengindahkan rambu lalu lintas menyebabkan kemacetan di sepanjang jalan terutama di kawasan padat kendaraan.

9. Parkir dan larangan berhenti

Larangan parkir sering kali tidak di indahkan oleh pengguna jalan, rambu-rambu hanya dianggap pemanis seiring dengan kesadaran masyarakat yang semakin menurun tentang pentingnya rambu lalu lintas.

10. Putaran-U (U-turn)

Pada jalan sempit, putaran U akan mengakibatkan kemacetan karena kendaraan tidak dapat berputar secara langsung.

11. Becak

Becak juga merupakan angkutan umum dengan kesadaran lalu lintas yang masih rendah.

12. Pedagang kaki Lima

Pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan akan menyebabkan penyempitan arus lalu lintas dan secara langsung berpengaruh kepada kelancaran arus lalu lintas.

13. Perumahan yang tidak sesuai dengan aturan.

Saat ini banyak perumahan yang belum memiliki dokumen Andalalin, hal ini diperparah dengan banyaknya bangunan perumahan baru yang didirikan juga tanpa dokumen Andalalin. Tentunya secara langsung dapat berpengaruh kepada situasi arus lalu lintas yang berada di sekitar perumahan tersebut.

#### 14. Truk

Meskipun secara resmi truk dilarang memasuki pusat kota, namun karena kepentingan tertentu truk dapat masuk area yang kecil untuk melakukan bongkar muat kendaraan.

## **2. Gambaran Umum Penerapan Andalalin Dalam Pembangunan Perumahan Di Kota Malang**

Sesuai dengan amanat Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa salah satu kewenangan anggota Polri dalam hal ini anggota Polisi Lalu Lintas adalah kewenangan untuk melakukan penilaian terhadap dokumen Andalalin bersama dengan tim penilai yang dikuatkan oleh surat keputusan kepala daerah masing-masing wilayah. Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) merupakan salah satu persyaratan yang wajib untuk dipenuhi oleh pembangun dan atau pengembang untuk mendapatkan Ijin Mendirikan Bangunan (IMB). Tidak semua bangunan baru diwajibkan untuk dikaji dampaknya dan ada aturan lain yang mengatur batasan kewajiban ini. Oleh karena kewajiban untuk memenuhi persyaratan ini, maka Andalalin menjadi sangat penting karena merupakan salah satu indikator penilaian tentang kelayakan sebuah bangunan yang akan didirikan. Untuk negara-negara yang menerapkan analisis dampak lalu lintas, analisis dampak lalu lintas ini dapat digunakan sebagai alat untuk mengukur pengaruh pembangunan terhadap kemacetan lalu lintas yang ditimbulkan, bisa juga digunakan sebagai alat untuk mengevaluasi kinerja suatu bangunan/ pembangkit kegiatan.

Dalam kurun waktu tahun 2010 s.d 2018, tim penilai Andalalin telah menghasilkan sejumlah 61 rekomendasi Andalalin dimana untuk perumahan hanya sebanyak 3 rekomendasi saja, sejatinya andalalin tersebut merupakan acuan dalam

pembangunan sebuah gedung dan merupakan salah satu syarat untuk diterbitkannya Ijin Mendirikan Bangunan (IMB). Namun pada kenyataannya rekomendasi untuk perumahan masih terlalu sedikit dibandingkan jumlah perumahan di Kota Malang, hal ini merupakan salah satu faktor penyumbang masih terjadinya kemacetan di sekitar bangunan yang didirikan tersebut.

*“ ... banyak bangunan di Kota Malang yang belum memiliki Andalalin, selama saya menjabat sebagai Kanit Dikyasa saja baru beberapa bangunan saja yang mengajukan, menurut saya mereka yang mengajukan saja itu sudah bisa dibilang bagus. Untuk beberapa bangunan yang sudah mengajukan masih terdapat kemacetan karena tidak menjalankan rekomendasi yang diberikan seperti yang terjadi di beberapa bangunan yang ada”* (wawancara dengan Kanit Dikyasa Ipda Saikhu, 5 April 2018)

Dari hasil penelitian yang dilakukan menggunakan teknik wawancara dengan Kasat Lantas, Kanit Dikyasa, serta anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Malang Kota dan juga wawancara dengan instansi lain seperti Kepala Dinas Perhubungan, Kasi Jalan Dinas PU Binamarga, Akademisi dan masyarakat umum dijelaskan bahwa penerapan Andalalin di Kota Malang masih belum *massive* dan efektif padahal instrument pendukung pelaksanaan kegiatan tersebut sudah ada meskipun belum sempurna.

Bila merujuk kepada tugas pokok Polri sesuai Undang-undang nomor 2 Tahun 2002 tentang Polri, dimana tugas pokok Polri salah satunya adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat. Penerapan Andalalin ini merupakan bagian dari kegiatan pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat khususnya yang berkaitan dengan kegiatan Lalu lintas. Hal ini juga tertuang dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 75 tahun



2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas dan Peraturan Daerah Kota Malang No 7 Tahun 2010 tentang Andalalin.

Analisa tentang situasi penerapan andalalin di Kota Malang sampai saat ini masih belum maksimal hal ini dikarenakan banyak faktor yang mempengaruhi, situasi ini tidak bisa didiamkan, bila merujuk kepada theory SWOT oleh Albert Humprey maka beberapa faktor yang menjadi kelemahan ini seharusnya segera diperbaiki dan beberapa faktor yang mendukung seharusnya terus digalakkan guna mendukung pelaksanaan penerapan Andalalin di Kota Malang khususnya Andalalin perumahan.

**3. Gambaran Hak-Hak Penghuni Perumahan Sebagai Pengguna Jalan Dan Resiko Apakah Yang Muncul Akibat Pembangunan Sebuah Komplek Perumahan Yang Tidak Sesuai Andalalin.**

**Hak-Hak Penghuni Perumahan Dalam Perspektif Undang-Undang Perumahan.**

Hak-hak bagi penghuni perumahan secara tegas diatur dalam Pasal 129 UU Perumahan yang berbunyi: “Dalam penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman, setiap orang berhak” :

- a. Menempati, menikmati, dan/atau memiliki/memperoleh rumah yang layak dalam lingkungan yang sehat, aman, serasi, dan teratur;
- b. Melakukan pembangunan perumahan dan kawasan permukiman;
- c. Memperoleh informasi yang berkaitan dengan penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman;
- d. Memperoleh manfaat dari penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman;
- e. Memperoleh penggantian yang layak atas kerugian yang dialami secara langsung sebagai akibat penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman; dan

- f. Mengajukan gugatan perwakilan ke pengadilan terhadap penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman yang merugikan masyarakat.

Sedangkan, kewajiban-kewajiban bagi penghuni perumahan terdapat dalam Pasal 130 UU 1/2011 yang berbunyi: “Dalam penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman, setiap orang wajib:

- a. Menjaga keamanan, ketertiban, kebersihan, dan kesehatan di perumahan dan kawasan permukiman;
- b. Turut mencegah terjadinya penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman yang merugikan dan membahayakan kepentingan orang lain dan/atau kepentingan umum;
- c. Menjaga dan memelihara prasarana lingkungan, sarana lingkungan, dan utilitas umum yang berada di perumahan dan kawasan permukiman; dan
- d. Mengawasi pemanfaatan dan berfungsinya prasarana, sarana, dan utilitas umum perumahan dan kawasan permukiman.

Berdasarkan hasil observasi lapangan oleh peneliti ditemukan fakta bahwa memang terdapat perbedaan antara perumahan yang memiliki andalalin dan tidak memiliki andalalin, temuan tersebut yaitu arus lalu lintas di sekitar dan di dalam perumahan yang memiliki Andalalin lebih lancar daripada perumahan yang tidak memiliki Andalalin. Hal ini tentunya akan berpengaruh kepada kualitas hidup dan juga perekonomian warga penduduk perumahan tersebut. Dari sisi ekonomi dapat dibayangkan berapa banyak uang yang terbuang percuma akibat kemacetan, hal ini dapat dikukur dari jumlah bahan bakar yang dikeluarkan dan juga waktu yang terbuang percuma hanya untuk menghadapi kemacetan.

#### 4. Resiko yang muncul akibat perumahan tanpa Andalalin

Beberapa hal yang menjadi resiko apabila pembangunan perumahan tidak sesuai andalalin adalah yaitu :

##### a. Kecelakaan

Resiko kecelakaan dinyatakan sebagai:

$$R = P \times D \dots\dots\dots$$

dengan:

R = Tingkat Resiko Kecelakaan

P = Peluang terjadinya kecelakaan

D = Prakiraan dampak keparahan akibat kecelakaan dimaksud

Peluang kejadian kecelakaan dihitung berdasarkan % penyimpangan karakter arus dan komponen lalu lintas terhadap kriteria desain dan standar pelayanan minimum yang ditetapkan. Makin besar % penyimpangannya makin tinggi nilai peluang kejadian kecelakaan tersebut (yang Adapun nilai keparahan kecelakaan ditentukan berdasarkan prakiraan dampak yang ditimbulkan apabila peluang kejadian tersebut menjadi nyata (kecelakaan) yang ditetapkan berdasarkan klasifikasi dampak kematian, luka berat, luka ringan dan kerusakan harta benda (*property damage only*/PDO).

##### b. Gangguan kesehatan (Polusi Udara)

Konsentrasi CO di udara dalam besaran 100 ppm masih dianggap aman, namun demikian apabila CO terhirup lebih dari 8 jam dalam konsentrasi 30 ppm dapat menimbulkan pusing dan mual. Reaksi CO dengan haemoglobin darah membentuk Carboxy Haemoglobin (CO-Hb) sehingga menimbulkan sesak napas dan pucat sehingga fungsi sistem kontrol syaraf menurun, demikian juga dengan

fungsi jantung dan paru-paru, sehingga dapat memicu terjadinya kecelakaan akibat gangguan psikologis (emosional) dan keseimbangan.

c. Gangguan Ketidaknyamanan (Kemacetan dan Kebisingan).

#### Klasifikasi Tingkat pelayanan (*Level of Service/LoS*)

Klasifikasi Tingkat Pelayanan (LoS)	Derajat Kejenuhan
Ruas Jalan Perkotaan	( <i>Degree of Saturation</i> ) V/C
A	0,00 – 0,20
B	0,21 – 0,44
C	0,45 – 0,74
D	0,75 – 0,80
E	0,81 – 1,00
F	$\geq 1,00$

Sumber : Morlok, 1985

Morlok (1985) dan MKJI'97 mensyaratkan nilai DS yang masih dapat diterima adalah  $\leq 0,75$  sedangkan kecepatan yang masih dapat diterima sebagai  $\leq 0,5 \times$  kecepatan rencana ruas jalan arteri (kecepatan rencana 60 km/jam) ataupun kolektor (kecepatan rencana 50 km/jam).

#### Baku Tingkat Kebisingan

Kawasan	Level Kebisingan (dBA)
Perkantoran dan Perdagangan	65
Pemerintahan dan Fasilitas Umum	60

Kawasan	Level Kebisingan (dBA)
Sekolah dan Sejenisnya	55
Perumahan dan Pemukiman	55
Perdagangan dan Jasa	70
Pelabuhan Laut *)	60
Tempat Ibadah dan Sejenisnya	55
Ruangan Terbuka Hijau	50
Industri	70
Rekreasi	65
Bandar Udara *)	75
Cagar Budaya	70
Rumah Sakit dan Sejenisnya	55

Sumber : SK MeNeg.LH RI.No. 48 Tahun 2002.

Ket. : \*) atau disesuaikan dengan ketentuan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

#### Dampak Tingkat Kebisingan terhadap Manusia

Akibat yang Dapat Ditimbulkan	Efek Kebisingan	Tingkat Kebisingan	Contoh Umum
Memicu	Tuli	150	Ledakan
Kecelakaan	Nyeri	140	Pengujian Mesin
	Ambang Perasaan	120	Guntur, Bunyi Senjata api
		110	Bor Angin, Pesawat Terbang
Menimbulkan	Pengurangan	100	Kereta Api Bawah Tanah

Akibat yang Dapat Ditimbulkan	Efek Kebisingan	Tingkat Kebisingan	Contoh Umum
Gangguan Aktivitas	Efisiensi Kerja	90	Jalan padat lalu lintas
	Gangguan Fungsi Telinga	85	Pabrik yang bising
	Gangguan Bicara	70	Kantor yang bising
	Normal	65	Kereta Api di Pinggiran Kota
		60	Pabrik
Tingkat Latar Belakang yang Masih Dapat Diterima			
< 60			
Sumber: Alamsyah, 2008			

#### **Tingkat Kebisingan Maksimum untuk Berbagai Variasi Pemaparan Harian**

Nomor	Tingkat Kebisingan (dBA)	Pemaparan Harian
1	85	8 jam
2	88	4 jam
3	91	2 jam
4	94	1 jam
5	97	30 menit
6	100	15 menit

Sumber: Nasri, 1997 <http://putraprabu.wordpress.com/2009/01/02/pengukuran-nilai-ambang-dan-zona-kebisingan>, Diunduh 11 April 2018

#### **Zona dan Tingkat Kebisingan Maksimum yang Diijinkan untuk Variasi Aktivitas**



Zona	Tingkat Kebisingan (dBA)	Keterangan
1	35-45	Rumah Sakit, klinik kesehatan/sosial, studio penelitian dan sejenisnya
2	45-55	Perumahan, pendidikan, area rekreasi, ruang terbuka
3	55-60	Perkantoran, perdagangan, pasar
4	60-70	Industri, pabrik, stasiun KA/terminal bis
5	100-115	Perlu memakai <i>ear plug</i>
6	115-135	Perlu memakai <i>ear muff</i>
7	135-150	Harus menggunakan <i>ear plug</i> dan <i>ear muff</i>
8	>150	Daerah berbahaya dan harus dihindari

Sumber: *International Air Transportation Association* (IATA) dalam Sastrowinoto, 1985 <http://putraprabu.wordpress.com/2009/01/02/pengukuran-nilai-ambang-dan-zona-kebisingan>, Diunduh 11 April 2018

Data-data diatas merupakan beberapa kerugian yang dapat ditimbulkan apabila terjadi kemacetan, pada penelitian ini tidak membahas lebih spesifik tentang data-data yang ada tapi lebih mengutamakan kepada kerugian yang dapat ditimbulkan, dan yang terpenting adalah bagaimana sudut pandang peraturan dalam memberikan perlindungan kepada konsumen perumahan.

**5. Bentuk perlindungan hukum terhadap masyarakat penghuni perumahan sebagai pengguna jalan yang mengalami kerugian akibat pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan dokumen Andalalin.**

a. **Gambaran Perubahan Pola Tanggung Jawab**

Sebelum membahas lebih dalam tentang bagaimana bentuk perlindungan hukum dan bentuk pertanggung jawaban yang ada sekilas akan dibahas tentang pola tanggung jawab yang ada, pertama yaitu dijelaskan bahwa hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen merupakan hubungan seimbang sehingga tidak perlu ada protek siapapun bagi pihak konsumen. Doktrin ini memiliki makna bahwa konsumen sendiri yang harus memikirkan dan bertanggung jawab atas perlindungan terhadap kepentingannya. Jika terjadi kerugian dalam pemakaian barang tersebut, maka hal itu merupakan kesalahan yang terus menerus dan berkesinambungan. Hubungan tersebut terjadi karena keduanya memang saling menghendaki dan mempunyai tingkat ketergantungan yang cukup tinggi antara yang satu dengan yang lain. Zen Umar Pur menguraikan konsep hubungan pelaku usaha dan konsumen adalah bahwa konsumen dan pelaku usaha saling membutuhkan. Produksi tidak ada artinya jika tidak ada yang mengkonsumsi dan produk yang dikonsumsi secara aman dan memuaskan pada gilirannya merupakan promosi gratis bagi pelaku usaha.

Sementara disisi lain, pemberdayaan konsumen tersebut akan menimbulkan kesadaran pelaku usaha untuk bersikap jujur dan bertanggung-jawab, serta berusaha meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen. Pada masa sekarang pelaku usaha yang mesti waspada dalam memenuhi kebutuhan barang dan jasa bagi konsumen (*caveatvendedor*). Doktrin *caveatemptor* kemudian berkembang arah *caveatvendedor (the due care theory)* dimana pelaku usaha yang perlu berhati-hati atas produk yang ditawarkan. Oleh karena itu, pihak pelaku usaha harus lebih

waspada dan berhati-hati dalam memproduksi sesuatu produk, jangan sampai bertentangan dengan tuntutan, kriteria, dan kepentingan konsumen.

Menurut Pasal 2UUPK, perlindungan konsumen menganut 5 (lima) asas, yaitu:

1. Asas kepastian hukum.

Asas kepastian hukum dimaksudkan agar baik pelaku usaha mau konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum. Artinya undang-undang ini mengharapkan bahwa aturan-aturan tentang hak kewajiban yang terkandung didalam undang-undang ini harus diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari sehingga masing-masing pihak memperoleh keadilan.

2. Asas keadilan

Asas keadilan dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya seadil-adilnya. Asas ini menghendaki bahwa melalui pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen ini, konsumen dan produsen dapat berlaku secara seimbang.

3. Asas manfaat

Asas manfaat dimaksudkan untuk mengamanatkan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan. Asas ini menghendaki bahwa pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk menempatkan salah satu pihak diatas pihak lain atau sebaliknya, tetapi adalah untuk memberikan kepada masing-masing pihak, produsen dan konsumen, apa yang menjadi haknya. Dengan demikian, diharapkan bahwa

pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumenn bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat dan pada gilirannya bermanfaat bagi kehidupan berbangsa

#### 4. Asas keamanan dan keselamatan konsumen.

Asas ini dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatankonsumen, hal ini menunjukkan bahwa perwujudan kepentingan ininitidak boleh semata-mata dimanipulasi motif “prinsip ekonomi pelaku usaha” (mendapatkan keuntungan yang maksimal dengan biaya seminimal mungkin). Artinya tidak dibenarkan motif semata-mata untuk memupuk keuntungan (laba)sedangkan mengabaikan dan membebankan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan. Asas menghendaki adanya jaminan hukum bahwa konsumen akan memperoleh manfaat dari produk yang dikonsumsi/dipakainya, dan sebaliknya bahwa produk itutidak akan mengancam ketentraman dan keselamatan jiwa serta harta bendanya. Karenaitu,undang-undangini membebankan sejumlah kewajiban yangharus dipenuhi dan menetapkan sejumlah larangan yangharus dipatuhi olehprodusen dalammemproduksi dan mengedarkan produknya.

#### 5. Asas keseimbangan

Asas keseimbangan dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelakuusaha, dan pemerintah dalam arti materiil Perlindungan konsumen. Kepentingan antara konsumen,produsen,dan pemerintah diaturdan harusdiwujudkan secara seimbang sesuai dengan hak dan kewajibannya masing-masing alam kehidupan berbangsa dan bernegara. Tidak ada salah satu pihak yangmendapat perlindungan atas kepentingannya yanglebih besardaripihaklain sebagai komponen bangsa dan negara. Berbicara tentang asas-asas perlindungan konsumen terkait dengan membicarakan tanggung jawab produsen atau

tanggungjawabproduk, karena pada dasarnya tanggungjawab produsen dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Untuk pengertian tanggung jawab produk, istilah dan definisi *productliability* dikalangan para pakar diartikan secara berbeda-beda. *Productliability* sering diistilahkan dengan tanggung gugat produk, tanggung jawab produk atau tanggung jawab produsen.

**b. Perlindungan Konsumen di Dalam Ranah Hukum Publik dan Hukum Privat**

Mengikuti pembedaan hukum secara klasik, ditemukanlah dua macam hukum yaitu hukum publik dan hukum privat. Umumnya yang termasuk ke dalam kelompok hukum publik adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengandung atau memuat norma-norma kepentingan umum, sedangkan hukum privat mengatur kepentingan hukum yang bersifat perorangan. Mengikuti pembagian hukum secara klasik diatas, maka tempat hukum perlindungan konsumen adalah dilihat dari cakupan materinya, yang mempersoalkan masalah standar kontrak dan tanggung jawab produk, maka hukum perlindungan konsumen masuk ke dalam kelompok hukum privat karena kedua masalah tersebut mempersoalkan hak-hak privat (hak keperdataan) dari konsumen yang timbul sehubungan dengan memperoleh dan memakai produk.

**c. Ganti Rugi Sebagai Kompensasi atas Terjadinya Pelanggaran Konsumen.**

Sengketa konsumen terjadi karena adanya ketidakpuasan konsumen terhadap suatu produk atau kerugian yang dialami konsumen karena penggunaan atau pemakaian barang atau jasa. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa bentuk sengketa konsumen karena kerugian yang dapat dialami oleh konsumen adalah *pertama*, cacat tubuh/fisik (*personal injury*) yaitu cacat fisik atau kerugian yang melekat pada diri konsumen sebagai akibat mengkonsumsi suatu produk. *Kedua*, cacat fisik (*Injury to the product itself/some other property*) yaitu kerugian yang

diderita akibat rusaknya produk atau tidak berfungsinya produk yang sudah dibeli. *Ketiga*, kerugian ekonomi (*pure economic loss*) yaitu kerugian yang langsung berkaitan dengan produk yang dibelinya yang muncul ketika produk itu tidak sesuai dengan tingkat *performance* yang diharapkan. Gugatan untuk mendapatkan ganti rugi atas pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha dapat dilakukan oleh: *Pertama*, seorang konsumen yang dirugikan atau ahli warisnya. *Kedua*, sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama. *Ketiga*, lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi tersebut adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan telah melaksanakan kegiatannya sesuai dengan anggaran dasar.

d. **Ganti rugi berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata (PMH)**

Aspek hukum perdata yang cukup menonjol pada perlindungan konsumen adalah hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat dari barang-barang konsumsi. Ganti rugi atas kerugian yang diderita konsumen pada hakikatnya berfungsi sebagai:

- (i) Pemulihan hak-haknya yang telah dilanggar;
- (ii) Pemulihan atas kerugian materil maupun immaterial yang telah diderita (kerugian yang dapat diderita konsumen sebagai akibat dari pemakaian barang-barang konsumsi itu dapat diklasifikasikan kedalam kerugian materil yaitu berupa kerugian pada barang-barang yang dibeli dan kerugian immaterial yaitu kerugian yang membahayakan kesehatan dan jiwa konsumen.
- (iii) Pemulihan pada keadaan semula.



Bagi hukum tentang PMH, prinsip dasarnya tertuang dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Artinya, setiap perbuatan yang melawan hukum yang menimbulkan Kerugian bagi orang lain membebankan kewajiban ganti rugi bagi pelaku yang bersalah. Untuk istilah PMH ini, dalam Bahasa Belanda disebut dengan istilah “*onrechmatigedaad*” atau dalam Bahasa Inggris disebut dengan istilah “*tort*”. Sebagaimana diketahui bahwa Pasal 1365 KUH Perdata mensyaratkan adanya unsur kesalahan (*schuld*) terhadap suatu PMH. Dan sudah merupakan tafsiran umum dalam ilmu hukum bahwa unsur kesalahan tersebut dianggap ada jika memenuhi salah satu diantara 3 (tiga) syarat berikut:

- (i) Ada unsur kesengajaan ;atau
- (ii) Ada unsur kelalaian (negligence, culpa); dan
- (iii) Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf seperti keadaan *overmacht*, membela diri, tidak waras dan lain lain.

Unsur kesengajaan dianggap eksis dalam suatu tindakan mana kala memenuhi elemen-elemen sebagai berikut:

- (i) Adanya kesadaran (*stateofmind*) untuk melakukan.
- (ii) Adanya konsekuensi dari perbuatan. Jadi, bukan hanya aadanya perbu saja.
- (iii) Kesadaran untuk melakukan, bukan hanya untuk menimbulkan konsekuensi, melainkan juga adanya kepercayaan bahwa dengan tindakan tersebut pasti dapat menimbulkan konsekuensi tersebut.

Sementara agar suatu perbuatan dapat dianggap sebagai kelalaian, harus memenuhi unsur pokok sebagai berikut:

- (i) Adanya suatu perbuatan atau mengabaikan sesuatu yang mesti dilakukan.
- (ii) Adanya suatu kewajiban kehati-hatian (*duty of care*).
- (iii) Tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut.

- (iv) Adanya kerugian bagi orang lain.
- (v) Adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan atau tidak melakukan perbuatan dengan kerugian yang timbul.

Persyaratan (unsur) pokok terhadap kelalaian tersebut sejalan dengan persyaratan yang diberikan oleh Pasal 1365 KUH Perdata untuk suatu PMH. Seperti telah disebutkan sebelumnya bahwa unsur-unsur pokok dari PMH versi Pasal 1365 KUH Perdata adalah sebagai berikut:

- (i) Adanya suatu perbuatan
- (ii) Perbuatan tersebut melawan hukum
- (iii) Adanya kesalahan dari pihak pelaku (baik kesengajaan ataupun kelalaian)
- (iv) Adanya kerugian bagi korban
- (v) Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

Akibat dari adanya PMH adalah timbulnya kerugian bagi korban. Kerugian tersebut harus diganti oleh orang-orang yang dibebankan oleh hukum untuk mengganti kerugian tersebut. KUH Perdata mengatur cara menghitung ganti rugi atau model-model ganti rugi khusus terhadap PMH tertentu, pengaturan ganti rugi khusus tersebut adalah terhadap PMH sebagai berikut:

- (i) Kesengajaan atau kelalaian yang menyebabkan orang mati
- (ii) Kesengajaan atau kelalaian yang menyebabkan luka atau cacatnya anggota badan.

#### e. **Ganti Rugi Berdasarkan UUPK**

Pasal 7 UUPK mengatur bahwa pelaku usaha wajib memberi kompensasi ganti rugi dan atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian pemanfaatan barang dan /atau jasa yang diperdagangkan serta memberikan kompensasi, ganti rugi

atau penggantian apabila barang dan jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian. Kemudian, Pasal 19 UUPK mengatur bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan kerja konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi sebagaimana dimaksud dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dari kedua pasal tersebut diatas dapat dilihat bahwa berdasarkan UUPK yang diharuskan memberikan ganti rugi adalah pelaku usaha.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil analisis terhadap temuan penelitian yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya maka penulis menyimpulkan bahwa dalam penerapan Analisis Dampak Lalu Lintas pada pembangunan perumahan di Kota Malang dalam perspektif hukum perlindungan konsumen dikaitkan dengan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih terdapat beberapa penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan, dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Penerapan Andalalin dalam pembangunan perumahan di Kota Malang.

Proses penerapan Andalalin di Kota Malang masih belum *massive* dan efektif di Kota Malang karena seperti diketahui selama kurun waktu tahun 2010 s.d 2018, jumlah produk andalalin yang dikeluarkan hanya sebanyak 61 buah, dan untuk andalalin khusus perumahan hanya sebanyak 3 buah.

- b. Hak-hak penghuni perumahan sebagai pengguna jalan telah tercantum di dalam Undang-undang tentang perumahan yaitu UU No. 1 Tahun 2011 tentang perumahan dan kawasan permukiman yaitu :a) Melakukan pembangunan perumahan dan kawasan permukiman; b) Mengajukan gugatan perwakilan ke pengadilan terhadap penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman yang merugikan masyarakat. Sedangkan resiko yang dapat muncul yaitu resiko kecelakaan, kemacetan, kondisi udara yang tidak baik dan juga polusi suara yang tinggi; c) Memperoleh informasi yang berkaitan dengan penyelenggaraan permukiman dan perumahan; d) Menikmati, menempati, dan/atau mendapat tempat tinggal yang sesuai dengan kebutuhan ideal manusia dalam lingkungan yang aman, sehat, teratur, dan serasi; e) Memperoleh manfaat yang ada dari pelaksanaan kegiatan tempat tinggal; dan f) Menerima ganti rugi yang sesuai apabila mengalami kerugian dari kegiatan pengembangan kawasan perumahan baik secara langsung maupun tidak langsung.
- c. Perlindungan hukum terhadap masyarakat penghuni perumahan sebagai pengguna jalan yang mengalami kerugian akibat pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan dokumen Andalalin dijamin oleh UUPK dimana masyarakat penghuni perumahan dalam hal ini selaku konsumen dapat mengajukan tuntutan kepada pengembang selaku produsen, senada dengan UU LLAJ yang menyebutkan bahwa penyelenggara jalan di perumahan adalah pengembang sehingga apabila jalan yang ada terjadi kemacetan dan kecelakaan maka dapat dituntut sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah diungkapkan penulis, maka penulis memberikan saran masukan untuk menjadi pertimbangan bagi pelaksana UU yang terkait Andalalin di Kota Malang, antara lain :

- a. Terkait Penerapan Andalalin dalam pembangunan perumahan di Kota Malang masih terdapat beberapa kekurangan, maka perlu dilakukan upaya yaitu :
  - 1) Perlunya kejelian dalam meneliti persyaratan-persyaratan yang dibutuhkan untuk mendapatkan rekomendasi Andalalin, sehingga produk yang dihasilkan bermanfaat bagi kepentingan masyarakat umum.
  - 2) Perlunya pelatihan bersama bagi tim penilai Andalalin sehingga terdapat kesamaan persepsi dalam pelaksanaannya. Pelatihan dilaksanakan oleh badan yang telah ditunjuk sesuai undang-undang maupun peraturan pemerintah sebagai tim sertifikasi andalalin.
  - 3) Pelaksanaan sertifikasi kepada para konsultan penilai Andalalin selain itu sertifikasi juga diberikan kepada tim yang tergabung kedalam pelaksana penilai Andalalin yang berasal dari masing-masing wilayah.
  - 4) Perlunya peningkatan koordinasi antar tim evaluasi dan pemerintah Kota dengan menyatukan administrasi proses pelaksanaan mengeluarkan ijin terkait rekomendasi Andalalin ini dengan bagian yang memberikan ijin mendirikan bangunan (IMB).
  - 5) Perlunya pembuatan Standard Operasional Prosedur (SOP) dalam kegiatan penilaian dokumen Andalalin tersebut sehingga anggota dalam bertugas memiliki pegangan dan arah dalam bertindak. SOP tersebut dibuat oleh satuan atas (Polda) untuk dilaksanakan seluruh satuan bawah (Polres). Sosialisasi

kendaraan bermotor baik roda 2 dan roda 4 dengan benar, serta memberikan pembelajaran sejak dini kepada anak-anak di bangku sekolah.

Terkait hak-hak penghuni perumahan sebagai pengguna jalan dan resiko yang muncul akibat pembangunan sebuah kompleks perumahan yang tidak sesuai Andalalin perlu dilakukan upaya yaitu :

- 1) Perlunya peningkatan pemahaman masyarakat terkait hak-hak yang dimiliki oleh masyarakat selaku konsumen perumahan dan sesuai dengan UU perumahan.
  - 2) Perlunya sosialisasi mengenai hak-hak dan kewajiban konsumen perumahan agar menjadi suatu keharusan yang dilaksanakan oleh pengembang.
  - 3) Perlunya memberikan pengetahuan tentang Penilaian Andalalin kepada seluruh masyarakat, tidak terlepas kepada masyarakat umum, bila perlu dimasukkan ke dalam pelajaran di tingkat SD, SMP, dan SMA.
- b. Terkait perlindungan hukum terhadap masyarakat penghuni perumahan sebagai pengguna jalan yang mengalami kerugian akibat pembangunan perumahan yang tidak sesuai dengan dokumen Andalalin maka perlu dilakukan :
- 1) Perlunya menambahkan sanksi pidana yang tegas kepada para pengembang atau pemilik bangunan yang tidak memiliki rekomendasi Andalalin sehingga akan menjadi perhatian khusus kepada setiap pengembang yang akan melakukan pembangunan serta pelibatan anggota Polri dalam pelaksanaannya.
  - 2) Perlunya penyederhanaan birokrasi pengajuan pengurusan Andalalin untuk kelas jalan Nasional dan kelas jalan Provinsi yang selama ini harus mengurus ke tingkat provinsi maupun pusat sehingga pengembang akan lebih mudah dan murah dalam pengurusan Andalalin tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku :

Anderson, James E. 1979. *Public Policy Making*. Chapter 1-2. New York: Holt, Rinehart and Winston.

Danim, Sudarwan. 2012. *Motivasi, Kepemimpinan dan Kelompok*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Dikun, S. dan Arief, D., 1993. *Strategi Pemecahan Masalah Luas Bangunan dan Lalu Lintas*, Bahan Seminar Dampak pemanfaatan Intensitas lahan gedung tinggi/Superblok di Jakarta terhadap lalu lintas disekitarnya, Universitas Taruma Negara bekerja sama dengan Pemerintah DKI Jakarta.

Djamal, I dan Abimanyu, U, 1993, “Pengaruh Pemanfaatan Gedung Tinggi terhadap Dampak Lalu Lintas”, Bahan Seminar Dampak pemanfaatan Intensitas lahan gedung tinggi/Superblok di Jakarta terhadap lalu lintas di sekitarnya, Universitas Taruma Negara bekerja sama dengan Pemerintah DKI Jakarta.

Departemen Pendidikan dan kebudayaan/Pusat Bahasa. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Edisi ke-3). Jakarta: Balai Pustaka.

Dunn, William N. 2000. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gadjahmada University Press.

Farouk Muhammad dan Djaali, 2005. *Metodologi Penelitian Sosial*, Jakarta, PTIK Press.

Gibson, Ivancevich, Donnely. 1990. *Organisasi dan Manajemen*. Jakarta: Erlangga

Harsja W. Bachtiar, 1994. *Ilmu Kepolisian*. Jakarta: PT Grasindo.

H.A.S, Moenir. 1995. *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.



- Jogiyanto, 2005, Sistem Informasi Strategik untuk Keunggulan Kompetitif, Yogyakarta: Andi Offset.
- Lexy J Moleong, M.A, 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*, edisi revisi, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Murwono, D, 2003, Perencanaan Lingkungan Transportasi, Bahan Kuliah, Magister Sistem dan Teknik Transportasi, UGM, Yogyakarta
- Prastowo, A. 2011, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Parsudi Suparlan, 1994. *Metode Penelitian Kwalitatif*.. Jakarta: Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Steers, M. Richard. 1985. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga,.
- Soekanto, Soerjono, dan Mamudji Sri, 1986, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Press.
- Tamin Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi kedua. Bandung: ITB Bandung.
- Miru, Armadi dan Sutarman Yodo. 2010. Hukum Perlindungan Konsumen. Jakarta: Rajawali Pers
- Irwan Sahaja. 2013. Pengertian Jasa, Karakteristik Jasa, dan Strategi Pemasaran Jasa
- Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H.,M.H. 2011. Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen. Jakarta: Rajawali Pers.

**Perundang-undangan :**

Republik Indonesia, *Undang-undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Republik Indonesia, *Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.*

Republik Indonesia, *Undang-undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.*

Republik Indonesia, *Undang-undang No. 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.*

Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah No. 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen kebutuhan Lalu Lintas.*

Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 96 tahun 2015 tentang pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Lembaran Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 834.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 75 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas. Lembaran Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 570.

Kepolisian Negara Republik Indonesia, *Peraturan Kapolri No 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja.*

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.

Peraturan Daerah Kota Malang No. 7 tahun 2010 tentang Analisa Dampak Lalu Lintas.

Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2010 Nomor 4 Seri E.

Keputusan Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian No. KEP/65/IX/2012 tentang Petunjuk

Teknis Penyusunan dan Pembimbingan Skripsi Mahasiswa STIK-PTIK.

**Jurnal, Skripsi, Tesis :**

Tesis Arief Subechi Widodo, Universitas Diponegoro dengan judul Analisa Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN) Pada Pusat Perbelanjaan Yang Telah Beroperasi Ditinjau Dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pada Pacific Mall Tegal).

Tesis Emmy Saragih, Universitas Sumatera Utara dengan judul Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Perjanjian Pembelian Perumahan Pada PT. PRIMA SARANA MANDIRI.

Jurnal Basri, Universitas Borneo Tarakan dengan judul Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Parkir.

Jurnal Traffic Impact Analysis of Urban Intersection with Comprehensive Waiting Area on Urban Intersection Based on PARAMICS. 13<sup>th</sup> COTA International Conference of Transportation Professionals (CICTP 2013).